ANALISIS SEJARAH
https://dx.doi.org/10.25077/jas.v13i2.116

Laboratorium Sejarah
Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Andalas, Padang, Indonesia

Vol. 13, No. 2, 2023 | 89-99

Meneropong Morfologi Kota Pekanbaru pada Era Kolonial Belanda (1919-1942)

Sabrina*, Universitas Andalas, Indonesia
Zulqaiyyim, Universitas Andalas, Indonesia

ABSTRACT

This study discusses the morphology changes of Pekanbaru City during the two decades of the Dutch colonial era (1919-1942). This study had used historical research methods with a city morphology perspective. The stages had been heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. During that time, Pekanbaru had been developed by the Dutch Colonial Government as an administrative center and trading center. In order to develop that function, the Dutch Colonial Government had built a rubber plantation as a trading commodity at the Pekanbaru Port, which was on the banks of the Siak River. They had also built infrastructure, educational, medical, recreation facilities, etc., so that this city had become attractive to urbanites, resulting in an increase in population. Therefore, a new area of the city had been built to the south so that a morphological transformation had occurred in that city. Thus, in 1919-1942, Pekanbaru had become the administrative center and trade center to support the surrounding plantations.

ARTICLE HISTORY

Received 20/08/2023
Revised 25/08/2023
Accepted 30/08/2023
Published 06/09/2023

KEYWORDS

Pekanbaru City; urban morphology; urban transformation; urban history; Dutch colonial era.

***CORRESPONDENCE AUTHOR**

sabrinapekanbaru@gmail.com

PENDAHULUAN

Kota Pekanbaru saat ini merupakan salah satu sentra ekonomi terbesar di Pulau Sumatera, seperti Medan, Palembang, Batam, dan Padang (Pamungkas, 2021). Akan tetapi, jauh sebelum tahun 2022, tepatnya pada tahun 1767, Pekanbaru hanyalah sebuah kampung yang terletak sekitar ±108 km dari Ibukota Siak (Mempura). Pekanbaru pada masa itu masih bernama Senapelan. Meskipun hanya sebuah kampung, Pekanbaru memiliki posisi geografis yang strategis yaitu di tepi Sungai Siak. Sungai Siak menjadi tempat transit perdagangan berbagai komoditi dari Kampar, Siak, dan Petapahan untuk dijual ke Singapura dan Malaka. Posisi yang strategis inilah yang kemudian dijadikan acuan bagi Sultan Alamuddin, Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil untuk membangun sebuah Bandar "pekan" yang baru. Pekan tersebut dibangun pada 23 Juni 1784. "Pekan yang baru" itulah kemudian yang dikenal menjadi nama Kota Pekanbaru.

Pada tahun 1858, Kerajaan Siak jatuh ke dalam kekuasaan pemerintah Kolonial Belanda. Oleh karena itu, seluruh wilayah kekuasaan Kerajaan Siak, termasuk Pekanbaru juga jatuh ke dalam kekuasaan pemerintah Kolonial Belanda berdasarkan Traktat Siak. Sejak itu, pemerintah Kolonial Belanda mulai mengatur alur kekuasaan dalam Kerajaan Siak. Pada tahun 1919, Kerajaan Siak mengalami perubahan struktur kekuasaan dan wilayah administratif. Wilayah Kerajaan Siak dibagi menjadi 5 distrik berdasarkan *Besluit van Het Inlandsch Zelfbestuur van Siak* pada tanggal 25 Oktober 1919 (Suwardi, Ghalib, Isjoni, & Zulkarnain, 2006). Kelima distrik tersebut di antaranya, Distrik Siak, Distrik Selat Panjang, Distrik Bukit Batu, Distrik Bagansiapiapi, dan Distrik Pekanbaru. Perubahan ini memberikan dampak baik bagi transformasi morfologi Pekanbaru. Terlebih lagi, pemerintah kolonial Belanda telah menempatkan pejabat Belanda seperti *Controleur* untuk mengawasi daerah *Onderafdeeling* Siak. Terlebih lagi, pada masa itu Pekanbaru menjadi pusat perdagangan di *Onderafdeeling* Siak.

Kemajuan Pekanbaru pada awal abad ke-20 tersebut di dukung oleh dua indikator utama, yaitu bea cukai dan karet. Posisi Pekanbaru yang strategis memberikan keuntungan dalam bidang perdagangan sehingga Pemerintah Kolonial Belanda berupaya untuk terus mengembangkan fungsi tersebut. Pemerintah Kolonial Belanda pun mulai membangun kantor-kantor administratif dan kantor dagang di Pekanbaru. Di Pekanbaru, dibangun kantor *districhthoofd* (pemimpin distrik) dan *havenmaster* (kepala pelabuhan) untuk mengatur urusan pemerintahan dan perdagangan. Seiring waktu, diperkenalkan pula komoditi tanaman ekspor baru oleh Pemerintah Kolonial Belanda di kawasan Pekanbaru dan sekitarnya. Pekanbaru menjadi tempat pengumpul dan transit hasil karet dari berbagai daerah tersebut ke Singapura dan Malaka. Dengan demikian, Pekanbaru menjadi kota administratif dan dagang untuk

menopang perkebunan dari daerah sekitarnya. Perkembangan Kota Pekanbaru ini menjadikan kota ini sebagai sebuah daerah yang memiliki daya tarik bagi para urban. Banyaknya urban yang datang ke kota ini membuat jumlah penduduk Pekanbaru menjadi meningkat dan heterogen. Dengan demikian, Pemerintah Kolonial Belanda mulai membangun kawasan baru di daerah selatan Kota Pekanbaru, mulai dari pembangunan infrastruktur, kawasan pemukiman, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, dan rekreasi. Sementara itu, bagian pusat kota di tepi Sungai Siak menjadi pusat perdagangan dan perkantoran. Perubahan-perubahan tersebutlah yang menunjukkan terjadinya transformasi morfologi di Kota Pekanbaru pada tahun 1919-1942 lewat upaya modernisasi yang dilakukan pemerintah Kolonial Belanda. Tampaknya, kawasan timur Sumatera yang memiliki dataran rendah yang sangat luas memang sangat strategis di mata pemerintah kolonial Belanda sebagai target ekspansi industri perkebunan. Hal ini dibuktikan dengan manisnya hasil kapitalisasi industri perkebunan (tembakau, karet, dan kelapa sawit) terutama *Deli Maatschappij* di Medan. Masifnya perkembangan kota dan segala infrastrukturnya seperti kereta api, pelabuhan, dan sarana perkotaan dengan penduduknya yang heterogen menjadikan Medan sebagai kota kosmopolitan pada masa itu (Muhajir, Anwar, & Sumantri, 2020).

Demi menemukan gap penelitian, penulis menemukan beberapa tinjauan pustaka yang relevan dengan penelitian ini. Suwardi, Wan Ghalin, Isjoni, dkk. Mengkaji tentang *Dari Kebatinan Senapelan ke Bandaraya Pekanbaru* (Suwardi et al., 2006). Ia mengkaji tentang sejarah dari Kota Pekanbaru sejak awal berdiri hingga perkembangannya dari waktu ke watu yang diungkap dari berbagai aspek seperti pemerintahan, sosial-budaya, dan perekonomian tetapi tidak mengkaji aspek morfologis. Kemudian, topik ini juga dibahas oleh Tressi A. Hendraparya dalam karyanya yang berjudul *Pekanbaru Jantung Sumatera* (Hendraparya, 2021). Ia menjelaskan cikal bakal dari Kota Pekanbaru dan perkembangan Kota Pekanbaru. Ia turut mengkaji mengenai perkembangan Kota Pekanbaru pada era kolonial Belanda, namun secara garis besar dikaji dengan perspektif sosial ekonomi. Ada pula karya mengenai Kota Pekanbaru oleh Wilaela, Widiarto, Abdul Ghafur, dkk. yang berjudul *Pekanbaru Abad ke-20: Sejarah Ala Biografi* (Wilaela, Widiarto, Ghafur, & Usman, 2022). Kajian ini membahas perkembangan Pekanbaru dari waktu ke waktu dengan perspektif biografi. Tokoh-tokoh terkenal dan yang memegang peranan penting diwawancara untuk memperlihatkan bagaimana Pekanbaru dibangun dan terus berkembang pada abad ke-20. Selanjutnya, ada pula karya Muchtar Lutfi, Suwardi MS, Anwar Syair, dan Umar Amin yang berjudul *Sejarah Riau* yang membahas mengenai sejarah daerah-daerah yang ada di Riau, termasuk Pekanbaru (Lutfi, Suwardi, Syair, & Amin, 1988). Namun, buku ini secara garis besar dikaji menggunakan perspektif heroik. Kemudian, ada karya O.K Nizamil Jamil, Zulkifli, Ellya Roza, dkk yang berjudul *Sejarah Kerajaan Siak* (Jamil et al., 2010). Karya ini cukup banyak membahas mengenai Kota Pekanbaru di dalamnya, namun kurang rinci dalam menggambarkan pentingnya posisi Pelabuhan Pekanbaru bagi wilayah *Onderafdeeling* Siak. Tulisan selanjutnya adalah disertasi karya Eko Alvares Zaidulfar yang berjudul *Morfologi Kota Padang* (Alvarez, 2002). Ia membahas morfologi Kota Padang yang menampilkan sejak awal pertumbuhan kota Padang, kemudian menjadi kota kolonial dan proses modernisasinya. Tetapi, terdapat perbedaan antara disertasi tersebut dengan skripsi ini yaitu pada batasan spasial, penulisnya mengkaji morfologi Kota Padang, sedangkan skripsi ini mengkaji morfologi Kota Pekanbaru. Kemudian, tesis karya Zulqaiyyim yang berjudul *Sejarah Kota Bukittinggi (1837-1942)* (Zulqaiyyim, 1996). Ia membahas mengenai sejarah Kota Bukittinggi yang merupakan sebuah kota pedalaman, kemudian mengalami perkembangan yang pesat pada era kolonial hingga membawa perubahan sosial-ekonomi pada kehidupan masyarakat Kota Bukittinggi. Tulisan ini ditulis secara kronologis, namun menggunakan perspektif sosial-ekonomi, bukan morfologi.

Hal yang membedakan tulisan ini dengan yang sudah ada adalah bahwa penelitian mengenai Kota Pekanbaru kebanyakan membahas mengenai sejarah awal pembentukan Bandar Pekan, pembahasan di era kolonial Belanda dan Jepang yang umunya ditulis dengan perspektif heroisme, selanjutnya beralih ke masa setelah kemerdekaan ataupun fokus kepada Pekanbaru setelah menjadi Ibukota Provinsi Riau. Selain itu, tulisan-tulisan tersebut kebanyakan mengkaji dari aspek politik, heroik, pemerintahan, sosial, ekonomi, ataupun biografi, bukan dari aspek morfologis. Berdasarkan dari beberapa tinjauan pustaka di atas dan sebagai nilai kebaruan, penelitian ini merupakan satu-satunya tulisan yang mengulas terkait perubahan morfologi Kota Pekanbaru selama dua dekade (1919-1942). Penelitian ini diharapkan dapat menjadi khazanah baru terkait perubahan morfologi Kota Pekanbaru (1919-1942).

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan pendekatan morfologi perkotaan. Morfologi perkotaan memberikan apresiasi dan pelatihan unik untuk mengintegrasikan bidang-bidang praktis yang saling terkait seperti desain perkotaan, perencanaan, arsitektur, dan pelestarian (Barke, 2018). Adapun tahapan dalam metode sejarah

yaitu: heuristik (pencarian, penemuan, dan pengumpulan), kritik sumber, interpretasi, serta historiografi (penulisan) (Nina, 2020). Pengumpulan sumber dilakukan melalui studi kearsipan dan studi kepustakaan. Sumber-sumber primer yang digunakan adalah MvO (*Memorie van Overgave*) yang diperoleh salinannya dari koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), yaitu *Memorie van overgave de onderafdeling Siak, Riouw en Ondehoorigheden, 20 May 1929* oleh W.J. Loyds dan *Algemeene memorie der onderafdeling Kampar Kiri, Riouw en Onderhoorigheden*, 15 February 1938 oleh H.J.G. Dorenbosch. Selain itu, sebagai tambahan, beberapa foto dan peta didapatkan dari ANRI dan website KITLV. Adapun sumber sekunder yang digunakan meliputi buku-buku referensi yang relevan dengan sejarah perkotaan dan artikel yang relevan dengan topik untuk mendukung tinjauan literatur ilmiah dalam penulisan artikel ini. Kemudian, dalam proses analisis dan interpretasi, pendekatan morfologi kota digunakan untuk memahami bentuk kota sebagai sebuah produk perubahan sosio-spasial, baik dari segi ekonomi, politik, sosial dan kultural akibat tindakan manusia (Debby & Dewi, 2019). Pendekatan ini digunakan dengan tujuan agar rekonstruksi sejarah yang ditulis dalam tahap historiografi tidak keluar dalam konteks dan tema sejarah perkotaan.

PEMBAHASAN

Asal-Usul Kota Pekanbaru

Pekanbaru pada awalnya adalah sebuah kampung yang bernama Senapelan. Senapelan termasuk dalam wilayah Kerajaan Siak. Pada tahun 1767, Sultan Alamuddin Syah (1766-1780) memindahkan pusat Kerajaan Siak dari Mempura ke Senapelan (Pekanbaru) dan membangun sebuah "Bandar Pekan" di Senapelan (Suwardi et al., 2006). Bandar Pekan adalah sebutan untuk sebuah kota dalam bahasa Melayu. Kata Bandar berasal dari bahasa Persia yang berarti pelabuhan, tempat berkerumun, tempat pertukaran, dan tempat berkumpul. Bandar menjadi pusat ekonomi yang terbuka untuk interaksi dagang dari berbagai wilayah di dunia. Kemudian, Pekan adalah pasar yang dilaksanakan pada periode tertentu. Kota sebagai pusat ekonomi membutuhkan pekan untuk pertukaran komoditas, barang, dan ternak. Maka dari itu, barang yang diperoleh di bandar (pelabuhan) akan diperjualbelikan di pekan (pasar) (Wiryomartono, 2013). Pemilihan Senapelan sebagai lokasi Bandar Pekan tersebut tidak terlepas dari posisi Senapelan yang strategis di tepi Sungai Siak. Akan tetapi, Bandar Pekan tersebut tidak berkembang pesat. Kemudian, pada periode berikutnya, anaknya yang bernama Sultan Alamuddin, Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil membangun sebuah Bandar Pekan pada tahun 1784 di lokasi yang baru. Pekan (pasar) ini mengalami perkembangan yang pesat. Pekan yang baru tersebutlah yang kemudian dikenal dengan nama Pekan baharu atau Pekan baru. Pekan tersebut diresmikan pada 23 Juni 1784 yang kini menjadi hari jadi Kota Pekanbaru.

Pada tahun 1858, Kerajaan Siak kalah dalam pertempuran melawan pasukan Kolonial Belanda. Hal ini mengakibatkan seluruh wilayah Kerajaan Siak harus tunduk kepada Pemerintah Kolonial Belanda. Perjanjian ini tercatat dalam Traktat Siak. Sejak itu, pemerintah Kolonial Belanda mulai ikut campur dalam tata kerajaan Siak, namun Sultan Siak tetap diberi kesempatan untuk menjabat di istana. Pada tahun 1919, berdasarkan *Besluit van het Inlandsch Zelbestuur van Siak* tanggal 25 Oktober 1919 Wilayah Kerajaan Siak dibagi menjadi lima distrik, yaitu Distrik Siak, Distrik Selat Panjang, Distrik Bukit Batu, Distrik Bagansiapiapi, dan Distrik Pekanbaru. Distrik Pekanbaru ini masuk dalam wilayah *Onderafdeeling* Siak yang termasuk dalam wilayah *Afdeeling* Bengkalis dan termasuk dalam bagian wilayah pemerintahan *Sumatera Ooskust.* Distrik Pekanbaru membawahi *Onderdistrict* Senapelan, *Onderdistrict* Tapung Kiri, dan *Onderdistrict* Tapung Kanan. Distrik dipimpin oleh *Districthoofd* dan *onderdistrict* dipimpin oleh *onderdistricthoofd.* Kemudian, kampung-kampung di Pekanbaru dipimpin oleh Penghulu (Suwardi et al., 2006). Sejak ditetapkan sebagai distrik, pemerintah Kolonial Belanda berupaya mengambangkan Pekanbaru sebagai kota administratif dan perdagangan untuk menopang perkebunan di sekitarnya.

Perkembangan Pelabuhan (Bandar Pekan)

Cikal Bakal Kota Pekanbaru berawal dari Bandar Pekan yang dibangun oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil pada tahun 1784. Keberadaan Bandar Pekan ini menjadi sebuah bagian yang penting dalam perkembangan kota Pekanbaru ke depannya. Hal ini terlihat dengan adanya tugu titik nol di dekat Bandar Pekan yang diperkirakan dibangun oleh pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1920 (Zaki, 2022). Pada tugu ini, terdapat tulisan "0 km Pb" (Pekanbaru), "65 km Bkn", (Bangkinang) dan "313 km Pad" (Padang) yang berarti tugu tersebut berjarak 0 kilometer dari Pekanbaru, 65 kilometer dari Pekanbaru ke Bangkinang, dan 313 kilometer dari Pekanbaru ke Padang. Tugu tersebut masih dapat dilihat hingga saat ini dan telah ditetapkan sebagai cagar budaya (lihat **Gambar 1**).

Gambar 1. *Tugu titik nol Pekanbaru*
Sumber: dokumentasi penulis, 2023

Pelabuhan di Pekanbaru dilalui oleh Sungai Siak yang memiliki aliran yang tenang. Adapun ukuran kapal yang dapat berlabuh ke pelabuhan Pekanbaru sebesar 61 m x 10,36 m. Kapal-kapal yang ingin berlabuh di sini dapat membawa beban hingga 1000 ton ke Tebing Tinggi, kemudian harus menaiki kapal yang lebih kecil untuk ke Pekanbaru dengan beban maksimal 400 tol karena di Tebing Tinggi terdapat tikungan yang tajam pada aliran Sungai Siak. Di Pelabuhan inilah komoditi dari daerah pedalaman Siak dikumpulkan untuk dijual ke Malaka, Singapura, Petapahan, dan Bukit Batu (Sunjaya & Winata Amde, 2021) (lihat **Gambar 2**).

Gambar 2. *Pelabuhan Pekanbaru pada tahun 1924*
Sumber: (Wilaela et al., 2022)

Pelabuhan Pekanbaru juga merupakan tempat transit bagi para pedagang Minangkabau yang ingin berlayar ke Singapura dan Semenanjung Malaka. Adapun rute yang mereka lalui yaitu Payakumbuh-Koto Baru- Pangkalan Kota Baru-Pulau Balai (Kuok) – Padang Laweh (Bangkinang) – Teratak Buluah – dan Buluah Cino – Sungai Tapung Kiri – Sungai Siak Pekanbaru – Singapura dan Semenanjung Malaka (Asnan, 2016). Berdasarkan pemaparan tersebut, tampak bahwa pelabuhan Pekanbaru bukan hanya menghubungkan berbagai daerah dari pedalaman Siak, tetapi juga menjadi rute transit atau rute dagang untuk pedagang dari Sumatera Barat sehingga menjadikan pelabuhan ini salah satu tempat transit rute perdagangan yang baik di Sumatera Timur menjelang akhir abad ke-19. Namun, kesuksesan perdagangan di pelabuhan Pekanbaru ini menurun menjelang awal abad ke-20 setelah diresmikannya Pelabuhan *Emmahaven* (Teluk Bayur, Padang) pada tahun 1892.

Perkebunan Karet di Wilayah Pekanbaru di Sekitarnya

Menurunnya aktivitas perdagangan di Pekanbaru menjelang awal abad ke-20 tersebut membuat pemerintah Kolonial Belanda berupaya meningkatkan kembali aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut. Mereka berupaya mengenalkan komoditi ekspor baru untuk menjadi komoditi utama di Pelabuhan Pekanbaru. Langkah yang diambil seiring pula dengan pengenalan tanaman ekspor di wilayah Sumatra Timur, termasuk Pekanbaru. Adapun tanaman ekspor yang diperkenalkan di Pekanbaru adalah karet. Karet merupakan tanaman yang tidak sulit untuk dibudidayakan dan cocok untuk kondisi tanah dan cuaca di Pekanbaru. Penanaman karet oleh masyarakat pada masa itu juga merupakan bentuk peralihan komoditi perkebunan atau pertanian dari komoditi sebelumnya seperti rotan dan

pinang. Program penanaman karet oleh pemerintah Kolonial Belanda ini terus dikembangkan hingga pada tahun 1929 tercatat bahwa 90% wilayah perkebunan di *Onderafdeeling* Siak telah ditanami karet (Loyds, 1929). Penanaman karet membawa dampak yang baik bagi perekonomian masyarakat Pekanbaru dan sekitarnya. Hal ini karena masyarakat berhasil meningkatkan pendapatan mereka lewat hasil penjualan perkebunan karet sekaligus meningkatkan aktivitas perdagangan di pelabuhan (Bandar Pekan) yang terlihat dari hasil bea cukai. Berikut jumlah ekspor karet di Pekanbaru pada tahun 1925-1928:

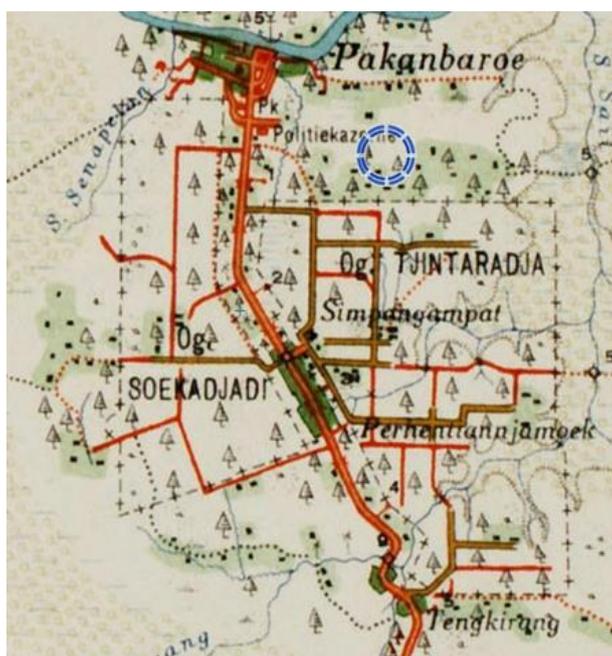
Tabel 1. *Ekspor Karet Pekanbaru periode 1925-1928*

Ekspor karet (kg)	Jumlah
1925	3.448.305
1926	3.581.243
1927	4.067.649
1928	3.997.303

Sumber: (Loyds, 1929).

Perkebunan karet di wilayah Pekanbaru dan sekitarnya terdiri dari konsesi perkebunan orang Eropa, konsesi perkebunan orang China, dan konsesi orang Pribumi. Pemerintah Kolonial Belanda dan Sultan Siak telah menetapkan sebuah peraturan terkait pembukaan lahan konsesi perkebunan di wilayah *Onderafdeeling* Siak. Peraturan pertama terkait lahan yang dikelola oleh orang Eropa dan Jepang, yaitu:

> *"De uitgifte van gronden in erfpacht door een Zelfbestuur buiten Java en Madoera geschiedt slechts met toestemming van het "H.v.G.B. en met inachtneming van de volgende bepalingen. Zoo is toch deze ordonnantie hier niet van toepassing en wordt Europeesche Landbouw dus gedreven op concessies, en ook nu nog worden concessies uitgegeven op den voet van het Gouvernementsbesluit van 3 November 1892 No. 2, bijblad 4770" (Loyds, 1929).*
>
> ("Pengeluaran tanah sewa panjang oleh pemerintah sendiri di luar Jawa dan Madoera hanya dapat dilakukan dengan izin dari "H.v.G.B. dan tunduk pada ketentuan sebagai berikut. Misalnya, peraturan ini tidak berlaku di sini dan oleh karena itu Pertanian/perkebunan Eropa didorong oleh konsesi, dan bahkan sekarang konsesi masih dikeluarkan berdasarkan Keputusan Pemerintah 3 November 1892 No. 2, tambahan 4770.")

Orang Eropa diberikan izin untuk membuka konsesi di wilayah *Onderafdeeling* Siak dengan syarat membayar sejumlah uang yang telah disepakati bersama Sultan Siak. Mereka pada umumnya membuka konsesi perkebunan karet besar. Berikut enam konsesi perkebunan karet besar di wilayah Pekanbaru dan sekitarnya yang dikelola oleh orang Eropa dan Jepang, di antaranya: Konsesi Siak (Sumatra) Rubber Estates Limited (904,2 ha); Konsesi Balaikajang I dan II (833 ha); Konsesi Loeboek Ampoi (1.000 ha); Konsesi Meyer dan Fiat (7 ha); Konsesi Gelanggang I, II, dan III (3.000 ha); Konsesi Okura Estates (20.513 ha).

Peta 1. *Konsesi Siak (Sumatra) Rubber Estates Limited, 1932*
Sumber: KITLV, No. 05821-024

Selain konsesi perkebunan karet besar tersebut, ada pula konsesi perkebunan karet kecil yang dikelola oleh orang China. Aturan yang diterapkan untuk kontraktor China tercantum dalam *Schrijven van 9 Januari 1929 No. 6769/2/K.T* dan tanggal *15 Maart 1929 No.1125/30* yang menyusul keputusan dari Kerapatan Tinggi 28 Desember 1928 No. 2:

> *"Willen Chineezen en Andere Vreemde Oosterlingen de landbouw beoefenen, dan dienen zij woeste grond aan te vragen; willen zij in de nederzettingen woonerven verkrijgen, dan kunnen zij met medeweten van het bestuur daar grond vrijkoopen" (Loyds, 1929).*
>
> ("Jika orang Tionghoa dan orang Timur Asing Lainnya ingin mempraktikkan pertanian/perkebunan, mereka harus mengajukan permohonan untuk tanah yang tidak digarap; jika mereka ingin memperoleh kawasan pemukiman di pemukiman, mereka dapat membeli tanah di sana dengan sepengetahuan pemerintah.")

Penduduk di *Onderafdeeling* Siak juga dilarang untuk menjual, menggadai, serta menyumbangkan perkebunannya kepada orang China. Jika mereka melanggar aturan tersebut, mereka akan dikenakan denda sebesar f.200 atau hukuman penjara selama 3 bulan. Berdasarkan laporan Loyds, terdapat ±80 akta pendirian konsesi yang diajukan oleh Kontraktor China. Mereka biasanya mengelola konsesi perkebunan dengan ukuran yang lebih kecil daripada orang Eropa. Selain orang Eropa dan China, ada pula perkebunan karet yang dikelola oleh pribumi (orang Melayu). Mereka biasanya memiliki tanah dan membuka perkebunan karet di lahan pribadi mereka. Ada pula yang menyewakan tanah mereka kepada orang lain sesuai dengan harga yang telah disepakati sebelumnya. Berikut jumlah karet di wilayah *Onderafdeeling* Siak yang telah disadap ataupun masih berupa tanaman muda:

Tabel 2. *Produksi Perkebunan Karet di Wilayah Onderafdeeling Siak*

Wilayah	Pohon karet yang telah disadap (batang)	Tanaman muda (batang)
Distrik Bukit Batu	180.000	900.000
Distrik Siak	670.000	2.000.000
Distrik Pekanbaru	1.400.000	4.000.000
Total	2.250.000	6.900.000

Sumber: (Loyds, 1929).

Hasil perkebunan karet dari wilayah Pekanbaru dan sekitarnya inilah yang meningkatkan kembali aktivitas perdagangan di Pekanbaru pada dekade dua dan tiga abad ke-20. Loyds menambahkan, Bandar Pekan di Pekanbaru menjadi satu-satunya pasar besar tempat menjual hasil karet di *Onderafdeeling* Siak. Oleh karena itu, selain meningkatkan ekonomi masyarakat, perkebunan karet ini juga membantu meningkatkan pendapatan Kota Pekanbaru lewat hasil cukai penjualan karet. Hasil pendapatan cukai dari karet inilah yang kemudian digunakan untuk membangun berbagai fasilitas perkotaan di Pekanbaru.

Perkembangan Kota Pekanbaru pada Era Kolonial Belanda

Pesatnya peningkatan aktivitas dagang dan strategisnya lokasi Kota Pekanbaru membuat kota ini dikembangkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Perkembangan tersebut dapat terlihat dari fungsi kota yang dikembangkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda, yaitu sebagai pusat administratif dan perdagangan untuk menopang perkebunan di sekitarnya. Perkembangan fungsi tersebut membuat kawasan pusat Kota Pekanbaru yang berada di tepi Sungai Siak dikembangkan sebagai daerah perdagangan dan perkantoran, sedangkan bagian selatan dikembangkan sebagai pusat pemukiman, pendidikan, kesehatan, rekreasi, dan lain-lain. Pengembangan morfologi Pekanbaru dibangun ke arah selatan pada era kolonial karena pembangunan ke arah utara terhambat oleh Sungai Siak.

Sejak tahun 1919, berbagai fasilitas perkotaan di Pekanbaru mulai ditata sedemikian rupa. Hal ini terlihat dari adanya pembangunan sebuah dermaga yang lebih modern di tepi Sungai Siak sekitar tahun 1920 yang kemudian menjadi dermaga primer di Pekanbaru. Dermaga tersebut terbuat dari beton dan berukuran lebih besar daripada dermaga sebelumnya yang terbuat dari kayu dan lebih kecil. Kemudian, demi mendukung aktivitas perdagangan dan transit di Sungai Siak, pemerintah Kolonial Belanda juga memberi kesempatan kepada *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) untuk mendirikan perusahaan pelayaran di tepi Sungai Siak (Loyds, 1929). Dengan demikian, pilihan transportasi untuk perjalanan transit dari Pekanbaru ke dalam/luar negeri menjadi lebih efektif dan variatif. Keberhasilan dalam bidang perdagangan lewat ekspor komoditi perkebunan inilah yang menjadi sumber penghasilan untuk perkembangan Kota Pekanbaru pada masa itu.

Gambar 3. *Jalan di Pekanbaru pada tahun 1938*
Sumber: Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Pekanbaru

Pada tahun 1931, Pekanbaru menjadi pusat administratif dari *Onderafdeeling* Kampar. Sejak itu, pembangunan di Pekanbaru semakin pesat. Sarana dan prasarana di Pekanbaru diperbaiki untuk perkembangan kota. Jalan yang menghubungkan Pekanbaru dengan kota-kota di sekitarnya diperbaiki, seperti jalan yang menghubungkan Pekanbaru dengan Sumatera Barat lewat rute Payakumbuh – Bangkinang – Pekanbaru, serta rute Teratak Buluh – Taluk – Rengat – Fort de Kock (Bukittinggi) – Padang. Selain itu, jalan di dalam kota diperbaiki, terutama yang mengarah ke pasar dan pelabuhan diperbaiki (Dorenbosch, 1938) (lihat **Gambar 3**).

Kondisi jalan yang membaik mendukung keberadaan alat transportasi yang lebih modern di kota ini. Pada awal abad ke-20, kendaraan yang digunakan adalah sepeda dan gerobak. Kemudian, Pada tahun 1929, tercatat bahwa ada 144 mobil di wilayah *Onderafdeeling* Siak yang sebagian besar mobil tersebut berada di Pekanbaru, kemudian Teratak Buluh, dan Lubuk Dalam (Loyds, 1929). Mobil yang ada pada masa itu adalah jenis mobil Ford (lihat **Gambar 4**).

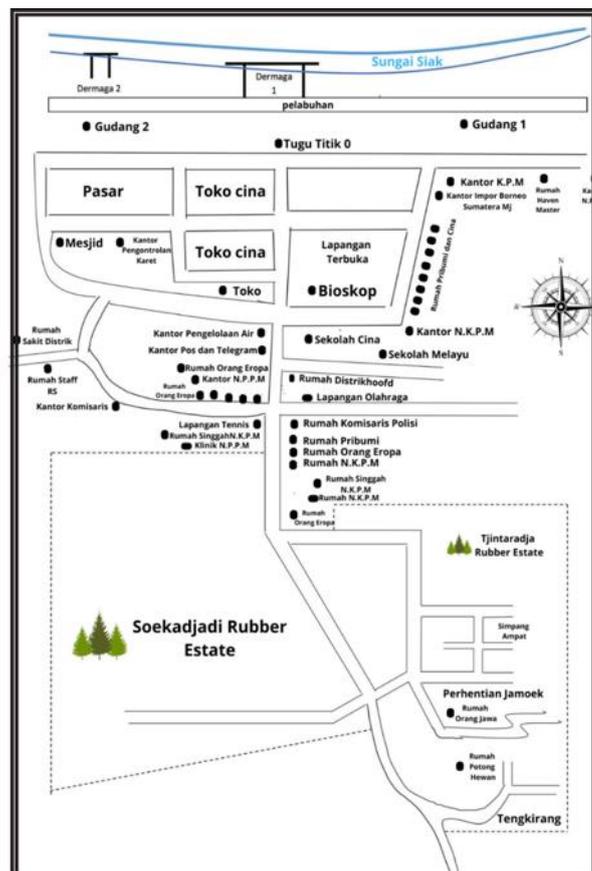
Gambar 4. *Mobil Ford melintas di Pasar Pekanbaru*
Sumber: Dokumentasi Informan, Dadang Irham, 2022

Selain sarana dan prasarana di atas, pemerintah Kolonial Belanda juga membangun berbagai fasilitas perkotaan baru di bagian selatan Pekanbaru. Di bagian selatan kota telah dibangun kawasan pemukiman, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, rekreasi, dan lain-lain. Sebelumnya, di abad ke-19, rumah penduduk berada di tepi Sungai dan mengikuti arah Sungai Siak. Hal ini diperkuat dengan laporan MvO H.J.G Dorenbosch, bahwa penduduk asli Melayu Riau di Pekanbaru adalah mereka yang bertempat tinggal di tepi Sungai Siak, serta keberadaan rumah Batin Senapelan yang ada di tepi Sungai Siak sebagai pemimpin awal suku Senapelan.

Pembangunan kawasan pemukiman baru dimulai di bagian selatan kota. Bahkan, orang Belanda turut memelopori hal ini yang terlihat dari adanya rumah pegawai Belanda di sini. Tak jauh dari sana, ada pula rumah orang China dan Pribumi. Pendirian rumah di kawasan selatan ini adalah bentuk transisi dari kebiasaan orang Melayu yang

biasanya hidup di tepi Sungai Siak, kemudian mulai bergeser ke daerah pedalaman (selatan). Perubahan ini terjadi karena kawasan di tepi Sungai Siak kian memadat dari waktu ke waktu dan dipusatkan sebagai kawasan perdagangan dan perkantoran.

Sebelumnya, di kota ini belum ada rumah sakit. Seiring waktu, pada tahun 1938 sudah didirikan rumah sakit kecil di sini dengan seorang *Gouvernements Indisch Arts* dan perawat. Dokter ini adalah dokter yang bekerja di perusahaan karet Soekadjadi. Selain itu, untuk mendukung aktivitas perkantoran, dibutuhkan pegawai yang memiliki kemampuan dasar (membaca, menulis, dan berhitung). Maka dari itu, dibangun sekolah dengan pendidikan Belanda di Pekanbaru. pada tahun 1929, telah berdiri Sekolah Kelas Dua *(Tweede Klasse School)*. Lulusan dari sekolah ini akan bekerja sebagai juru tulis, juru ketik, pengantar surat, opas kantor, dan lain-lain. Adapun fasilitas lain yang dibangun pemerintah kolonial Belanda adalah fasilitas kebersihan lewat program buang sampah dan pembuangan tinja, fasilitas penerangan dan upaya pendirian pembangkit listrik, pemadam kebakaran, pembangunan pipa air, bioskop, dan gudang pasar. Selain itu, di bagian selatan kota berkembang pula kawasan perkebunan karet (*onderneming*). Kawasan perkebunan karet ini berada di Soekadjadi, Tjintaradja, dan Fiat. Dengan demikian, daerah utara berkembang sebagai kawasan perdagangan dan perkantoran, kemudian kawasan selatan berkembang sebagai kawasan pemukiman dan perkebunan (lihat **Gambar 5**).

Transformasi morfologi yang terjadi selama dua dekade (1919-1942) di atas telah menunjukkan bahwa Kota Pekanbaru mengalami perubahan morfologi yang signifikan jika dibandingkan kondisi Pekanbaru sebelumnya pada abad ke-19. Pekanbaru yang sebelumnya adalah sebuah kampung, kemudian pada abad ke-20 telah memiliki banyak fasilitas perkotaan yang dibangun di bawah kebijakan pemerintah Kolonial Belanda. Kebijakan pemerintah Kolonial Belanda dalam menata kota Pekanbaru pada awal abad ke-20 telah berhasil menyukseskan perdagangan di tepi Sungai Siak sekaligus membuka lahan baru di kawasan selatan kota yang lengkap dengan berbagai fasilitas perkotaan di dalamnya.

Gambar 5. *Sketsa Pekanbaru pada dekade kedua sampai keempat Abad ke-20*
Sumber: Ilustrasi diolah oleh penulis

Pertumbuhan Penduduk Kota Pekanbaru

Perkembangan Kota Pekanbaru yang begitu pesat pada awal abad ke-20 membuat kota ini menjadi daerah yang menarik bagi para urban. Mereka melihat Pekanbaru sebagai tempat untuk meningkatkan taraf hidup, tempat dengan fasilitas kesehatan, transportasi, dan pendidikan yang memadai. Mereka pun melakukan urbanisasi ke kota ini dan membuat penduduk di kota Pekanbaru menjadi meningkat. Proses urbanisasi inilah yang berperan penting sebagai salah satu faktor yang mengubah struktur, fungsi, serta wajah kota (Weishaguna, 2007). Pada tahun 1938, jumlah penduduk Pekanbaru berjumlah 2.990 orang. Di samping itu, berikut data sensus penduduk *Onderdistrict* Senapelan pada tahun 1930 dan 1938:

Tabel 3. *Penduduk Onderdistrict Senapelan Pada Tahun 1930*

No	Ras	Jumlah
1	Pribumi	8.913
2	Eropa	52
3	China	632
4	Timur Asing	24
	Total	9.621

Sumber: (Departement van Economische Zaken, 1935)

Tabel 4. *Penduduk Onderdistrict Senapelan Pada Tahun 1938*

No	Ras	Jumlah
1	Pribumi	9.785
2	Eropa	26
3	China	754
4	Timur Asing	28
5	Jepang	13
	Total	10.606

Sumber: (Dorenbosch, 1938)

Berdasarkan tabel di atas, tampak bahwa penduduk Kota Pekanbaru mengalami peningkatan dari tahun 1930 hingga tahun 1938. Selain itu, kedatangan para urban ke kota ini membuat penduduk di kota menjadi lebih heterogen. Penduduk yang heterogen tersebut tinggal di Pekanbaru dengan berbagai macam profesi. Pertama, kalangan pribumi yang terdiri dari Orang melayu, Minangkabau, dan Jawa. Orang Melayu berprofesi sebagai pegawai, petani dan pemilik ataupun yang menyediakan sewa lahan perkebunan karet. Orang Minangkabau berprofesi sebagai pedagang (eksportir dan importir), dan orang Jawa berprofesi sebagai penyadap atau buruh kebun karet. Kedua, kalangan Timur Asing yang terdiri dari Orang China, India, Arab, dan Jepang. Orang China berprofesi sebagai eksportir dan importir utama di Pekanbaru. Mereka juga berprofesi sebagai kontraktor perkebunan karet, pengusaha panglong, dan pemilik kios/kedai. Orang India berprofesi sebagai eksportir, importir, pengusaha properti tanah dan toko. Orang Jepang berprofesi sebagai kontraktor perkebunan karet besar. Ketiga, kalangan Eropa yang terdiri dari orang belanda dan Inggris. Mereka biasa bekerja sebagai pegawai negeri, pengusaha, dan pengawas perkebunan.

Adapun agama yang dianut oleh masyarakat Pekanbaru yaitu Islam dan Kristen. Agama Islam menjadi agama dengan pengikut terbesar di wilayah *Onderafdeeling* Siak. Terlebih lagi, Sultan Siak menjadi tokoh penting penyebaran agama Islam di wilayah ini. Selain itu, agama Kristen dianut oleh Orang Eropa. Aktivitas keagamaan mereka biasanya dibimbing oleh pendeta yang datang dari Fort de Kock dan Payakumbuh secara berkala.

Terjadinya heterogenitas dan peningkatan jumlah penduduk di Kota ini telah menunjukkan bahwa kota ini terus berkembang dari waktu ke waktu. Kesuksesan pemerintah Kolonial Belanda dalam mengembangkan kota ini telah menyebabkan transformasi morfologi yang kemudian menghasilkan perkembangan spasial yang kompleks di Pekanbaru.

Dampak Perubahan Morfologi Kota Pekanbaru terhadap Kehidupan Sosial Masyarakatnya

1) Munculnya kelompok terpelajar

Pada tahun 1905, di Pekanbaru telah berdiri sekolah kerajaan yang disebut dengan sekolah rakyat (*Volkschool)* (Suwardi et al., 2006). Namun, tidak ditemukan data lanjutan mengenai murid ataupun guru di

sekolah ini. Kemudian, pada tahun 1929, telah dibangun *Tweede Klasse School* (Sekolah Kelas Dua) yang memberikan dampak yang baik bagi masyarakat pribumi. Meskipun hanya belajar membaca, menulis, dan menghitung, tetapi mampu melahirkan pribumi yang "terpelajar". Pada tahun 1929, tercatat murid sekolah ini sejumlah 240 orang yang menunjukkan antusiasme masyarakat sekitar untuk memperoleh pendidikan Belanda.

2) Tersedianya pelayanan kesehatan

Tersedianya pelayanan kesehatan berhubungan erat dengan adanya perkebunan karet di Pekanbaru. Awalnya dokter didatangkan perusahaan untuk mengecek kesehatan buruh mereka. Namun, lama kelamaan masyarakat setempat juga dapat berobat ke sana hingga akhirnya pada tahun 1938 berhasil didirikan sebuah rumah sakit kecil dengan mengandalkan dokter dan perawat dari perusahaan *Soekadjadi Rubber Estate.* Hal ini tentu memudahkan masyarakat untuk berobat, karena tidak perlu jauh-jauh harus datang ke Siak lagi.

3) Peningkatan sarana transportasi

Keberadaan setiap fasilitas kota perlu didukung oleh sarana dan prasarana yang baik agar terus berjalan dengan lancar ke depannya. Maka dari itu, di tepi Sungai Siak pemerintah Kolonial Belanda membangun sebuah dermaga primer dan memberi kesempatan kepada *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) untuk memudahkan aktivitas pelayaran di pelabuhan Pekanbaru. Selain itu, di jalur darat, jalan setapak diperbaiki, jalan raya diaspal, dan alat transportasi semakin bervariasi. Pada jalur udara, dibangun pula Lapangan Udara Simpang Tiga yang beroperasi selama 2 kali seminggu dengan jalur Medan – Pekanbaru – Batavia. Dengan demikian, Pekanbaru pada awal abad ke-20 sudah dapat dijangkau dengan sarana transportasi sungai, darat, dan udara.

4) Peningkatan jumlah penduduk dan masyarakat yang heterogen

Perkembangan Kota Pekanbaru pada awal abad ke-20 telah menjadikan kota ini sebagai kota yang menarik bagi para urban sehingga pada masa itu kota Pekanbaru telah dihuni oleh orang Melayu, Minangkabau, Jawa, China, Arab, Jepang, Eropa, dan Inggris, serta mengalami peningkatan jumlah penduduk dari waktu ke waktu.

Dampak Perubahan Morfologi Kota Pekanbaru terhadap kehidupan Ekonomi Masyarakatnya

Pemerintah Kolonial Belanda memiliki peranan penting dalam perkembangan aktivitas perdagangan di Pekanbaru pada awal abad ke-20. Tindakan mereka untuk mengenalkan tanaman ekspor karet untuk komoditi perkebunan serta peningkatan fasilitas di pelabuhan telah berhasil menjadikan Pekanbaru sebagai tempat transit perdagangan utama di *Onderafdeeling* Siak selama dua dekade (1919-1942). Selain itu, adanya sistem sewa tanah dan mendatangkan buruh telah memberi keuntungan baik bagi masyarakat Melayu maupun bagi para migran yang ingin bekerja di kota ini.

Masyarakat Kota Pekanbaru pada akhir abad ke-19 awalnya bekerja sebagai pengumpul rotan dan komoditi lainnya kemudian beralih menjadi petani karet pada awal abad ke-20. Masyarakat berbondong-bondong membuka lahan untuk perkebunan karet dan menggantungkan hidup mereka pada naik turunnya harga karet. Selain itu, adanya fasilitas pendidikan Belanda di kota ini, telah membuat Sebagian masyarakatnya dapat bekerja sebagai pegawai negeri, mulai dari juru tulis, juru ketik, opas kantor, dan lain-lain.

SIMPULAN

Pekanbaru adalah sebuah kota yang terletak di tepi Sungai Siak dengan posisi strategis sebagai tempat transit. Kota ini menghubungkan Sumatera bagian barat dan Sumatera bagian timur, terus ke Singapura dan Malaka. Adapun Cikal bakal dari Kota Pekanbaru ialah dirunut kepada sebuah "Bandar Pekan" (pelabuhan) yang baru di tepi Sungai Siak yang dibangun oleh Sultan Abdul Jalil Muazzam Syah. Bandar Pekan yang baru inilah yang kemudian dikenal dengan nama Pekanbaru. Meskipun telah berdiri sejak abad ke-18, gejala kekotaan sebagai kota modern di Pekanbaru baru tampak pada awal abad ke-20. Gejala tersebut terlihat sejak tahun 1919, saat pemerintah Kolonial belanda mulai menata kota ini sedemikian rupa sebagai pusat administratif dan perdagangan untuk menopang perkebunan di sekitarnya. Seiring dengan penambahan fungsi tersebut, daerah Pekanbaru dan daerah sekitarnya (*hinterland)* diperkenalkan dengan tanaman ekspor baru yaitu karet untuk komoditi ekspor di pelabuhan. Hal inilah yang merupakan Langkah penting dari Pemerintah Kolonial Belanda untuk memperbaiki perekonomian masyarakat sekaligus menghidupkan kembali aktivitas perdagangan di Pelabuhan Pekanbaru setelah sebelumnya sempat meredup akibat pembangunan pelabuhan *Emma Haven* (Teluk Bayur, Padang) pada tahun 1892.

Demi mendukung penambahan fungsi tersebut pula, pemerintah Kolonial Belanda berupaya membangun kawasan perdagangan dan perkantoran di tepi Sungai Siak. Mereka juga membangun infrastruktur, sarana transportasi, jaringan komunikasi, birokrasi, pelabuhan, pasar, pemukiman, rumah sakit, sekolah, sarana rekreasi, dan lain-lain ke arah selatan Kota Pekanbaru. Pembangunan berbagai fasilitas perkotaan ini membuat Pekanbaru mengalami perubahan morfologi yang signifikan hanya dalam waktu dua dekade (1919-1942). Pekanbaru semakin berkembang dari waktu ke waktu sehingga menjadikan kota ini sebagai kota yang menarik bagi para urban sehingga pada tahun 1938 kota ini mengalami peningkatan jumlah penduduk dan dihuni oleh masyarakat yang semakin kompleks/heterogen. Penataan kota yang dilakukan oleh pemerintah Kolonial Belanda di Pekanbaru telah menunjukkan bahwa mereka telah menata kota ini secara efektif dan mewujudkan perubahan morfologi yang signifikan selama dua dekade (1919-1942). Mereka berhasil menata kota ini sebagai pusat administratif dan perdagangan tanpa mengabaikan cikal bakal/sejarah dari Kota Pekanbaru itu sendiri. Hal ini tentu dapat dijadikan landasan/pembelajaran dalam pengembangan perencanaan (*urban planning)* Kota Pekanbaru ke depannya. Terlebih lagi, jika melihat kondisi pembangunan di Kota Pekanbaru saat ini yang mengutamakan unsur ekonomi dan kurang memperhatikan unsur sejarah sehingga identitas Pekanbaru sebagai kota sungai dan transit semakin memudar dari waktu ke waktu.

REFERENSI

Alvarez, E. (2002). Morfologi Kota Padang. *Disertasi*. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Asnan, G. (2016). *Sungai dan Sejarah Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.

Barke, M. (2018). The Importance of Urban Form as an Object of Study. In: Oliveira, V. (eds) *Teaching Urban Morphology. The Urban Book Series*. Springer, Cham. 11-30. https://doi.org/10.1007/978-3-319-76126-8_2.

Debby, T. R., & Dewi, S. P. (2019). Transformasi Sosio-Spasial Kawasan Pecinan Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, *7*(1), 46. https://doi.org/10.14710/jpk.7.1.46-56.

Departement van Economische Zaken. (1935). *Volkstelling 1930, IV: Inheemsche Bevolking van Sumatra*. Batavia: Landsdrukkerij.

Dorenbosch, H.J.G. (1938). *Algemeene memorie der onderafdeling Kampar Kiri, Riouw en Onderhoorigheden, 15 February 1938*. Arsip Nasional Republik Indonesia.

Hendraparya, T. (2021). *Pekanbaru Jantung Sumatera*. Pekanbaru: Soreram Media.

Jamil, N., Zulkifli, Roza, E., Anum, M., Yusuf, S., Toha, M., … Akamudin, J. (2010). *Sejarah Kerajaan Siak*. Siak: Lembaga Warisan Budaya Riau.

Lutfi, M., Suwardi, Syair, A., & Amin, U. (1988). *Sejarah Riau*. Pekanbaru: Biro Bina Sosial Setwilda Tingkat I Riau.

Loyds, W.J. (1929). *Memorie van overgave de onderafdeling Siak, Riouw en Onderhoorigheden, 20 May 1929*. Arsip Nasional Republik Indonesia.

Muhajir, A., Anwar, S., & Sumantri, P. (2020). Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur: Peranan Deli Maatschappij dan Deli Spoorweg Maatschappij, 1881-1940. Warisan: *Journal of History and Cultural Heritage*, *1*(1), 1-8. https://doi.org/10.34007/warisan.v1i1.162.

Nina, H. (2020). *Metode Penelitian Sejarah*. Bandung: Satya Historika.

Pamungkas, P. (2021). Kota Pekanbaru. Retrieved 14 April 2023, from Tribunnews website: https://www.tribunnewswiki.com/

Sunjaya, S., & Winata Amde, B. (2021). *Citra Kota Pekanbaru Dalam Arsip*. Arsip Nasional Republik Indonesia.

Suwardi, Ghalib, W., Isjoni, & Zulkarnain. (2006). *Dari Kebatinan Senapelan ke Bandaraya Pekanbaru : Menelisik Jejak Sejarah Kota Pekanbaru 1784-2005*. Pekanbaru: Masyarakat Sejarawan Indonesia Riau dan Penerbit Alaf Riau.

Weishaguna. (2007). Morfologi sebagai Pendekatan memahami Kota. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, *7*.

Wilaela, Widiarto, Ghafur, A., & Usman. (2022). *Pekanbaru Abad ke-20 : Sejarah Ala Biografi*. Pekanbaru: UAD Press dan LPPM UIN SUSKA RIAU.

Wiryomartono, B. (2013). Urbanism, place and culture in the Malay world: The politics of domain from pre-colonial to post colonial era. *City, Culture and Society*, *4*(4), 217–227. https://doi.org/10.1016/J.CCS.2013.05.004.

Zaki, S. (2022). Tugu Titik Nol Pekanbaru, Ini Sejarahnya. Retrieved 6 April 2023, from Info Pku website: https://infopku.com/

Zulqaiyyim. (1996). Sejarah Kota Bukittinggi (1837-1942). *Tesis*. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.